

La estación de ferrocarril de Jerez de la Frontera: un proyecto del ingeniero Francisco Castellón Ortega

FRANCISCO CUADROS TRUJILLO

Grupo Investigación HUM-573 «Arquitecto Vandelvira».

Universidad de Jaén

Fecha de recepción: 18 de septiembre de 2011

Fecha de aceptación: 17 de febrero de 2012

Resumen: El actual edificio de viajeros de la estación de ferrocarril de Jerez de la Frontera ha sido atribuido por numerosos autores a un proyecto del célebre arquitecto Aníbal González Álvarez-Ossorio, y su conclusión ha sido asociada a la fecha de inauguración de la Exposición Iberoamericana de 1929. Esta atribución se basa en la correspondencia entre el estilo arquitectónico de este edificio y el regionalismo historicista andaluz, que por estas fechas se desarrolló en la ciudad de Sevilla. Como resultado del estudio histórico de algunas de las estaciones ferroviarias de Andalucía se ha constatado que el edificio actual corresponde a un plano incluido en el anteproyecto para la construcción de una nueva estación en Jerez con motivo del ferrocarril de Jerez-Almargen. Este anteproyecto fue elaborado por el Ingeniero de Caminos D. Francisco Castellón Ortega en el año 1927, y junto con otras evidencias que se explican en este artículo, creemos constituyen una prueba de la autoría del proyecto de esta importante obra.

Palabras clave: Estación; Ferrocarril; Historicismo; Arquitectura; Patrimonio Histórico.

Abstract: The current passenger building of the railway station of Jerez de la Frontera has been attributed by many authors to a project of the famous architect Aníbal González Álvarez-Ossorio, and its completion has been associated with the Ibero-American Exposition of 1929. This attribution is based on the correlation between the architectural style of this building and historicist regionalism in Andalusia, which was developed at this time in the city of Seville. As a result of the historical study of some of the railway stations in Andalusia, it was noted that the building corresponds to a blueprint for the construction of a new station in Jerez belonging to the rail line Jerez-Almargen. This draft was developed by the Civil Engineer D. Francisco Castellón Ortega in 1927, and together with other evidence discussed in this article, we believe this is proof of the authorship of this important work.

Keywords: Station; Railway; Historicism; Architecture; Heritage.

Antecedentes históricos del ferrocarril en Jerez de la Frontera: los anteriores edificios de viajeros

La primera construcción ferroviaria en la ciudad de Jerez de la Frontera está relacionada con el Ferrocarril de Jerez a El Trocadero. Fue la primera línea ferroviaria de Andalucía que tenía 27 kilómetros de longitud divididos en dos secciones: la primera, de 15 kilómetros, entre Jerez y El Puerto de Santa María; y la segunda, de 12 kilómetros, entre El Puerto de Santa María y El Trocadero.

En el año 1853, los trabajos de la primera sección se encontraban muy adelantados y se esperaba que pudieran inaugurarse a principios de 1854. En cuanto a la segunda sección, en esas fechas se estaban ultimando los estudios definitivos para la elaboración de los planos correspondientes. La estación de Jerez se había ubicado en una plaza llamada “El Ejido”, en la que confluían algunas de las principales calles de la población. Se hallaban casi concluidos los edificios que habían de servir para el descanso de los viajeros, la cochera de locomotoras, los cargaderos de carruajes y de mercancías, talleres provisionales y toda la explanación. El trazado continuaba por la margen derecha

Fig. 1. Proyecto de edificio de viajeros de Jerez de la Frontera. Leon Beau 1863. Fuente: A-0260-0012. AHF. FFE.



Fig. 2. Proyecto de edificio de viajeros de Sevilla San Bernardo. Agustín S. Jubera 1901. Fuente: A-0023-003. AHF. FFE.

del Guadalete hasta el sitio llamado El Portal, para llegar algunos kilómetros después hasta las Huertas de la Victoria, en terrenos de El Puerto de Santa María. Situada la estación [de El Puerto de Santa María] en dichas Huertas de la Victoria, rodeada por todas partes de hermosas calles de naranjos y otros árboles, presentaban sus elegantes edificios una vista muy agradable¹.

Este primer edificio se construyó de forma provisional, y su aspecto debía ser el de un barracón de madera, que era lo normal en estas primeras construcciones. El hecho de que en 1863 Leon Beau proyectara una estación definitiva refuerza la hipótesis de que la primera debió ser del tipo y la provisionalidad indicada.

El proyecto de estación definitiva de 1863 estaba relacionado con la inauguración de la línea Sevilla-Jerez-Cádiz. Aunque su construcción se

1. Revista de Obras Públicas, 1853 tomo I pp. 67-68

retrasaría varias décadas, y además, nunca se llegaría a construir el edificio en su totalidad. Su estilo ecléctico, en referencia al plano de 1863, basado en el clasicismo y la sobriedad en sus formas, tuvo influencia posterior en la realización de otros proyectos de edificios de viajeros, por ejemplo el de la estación definitiva de San Bernardo, a juzgar por la comparación entre los dos planos de alzado.

“Una ciudad de la importancia de Jerez de la Frontera reclamaba una estación de primer orden y la compañía no ha vacilado en dar la orden a su arquitecto, para que éste formase un proyecto, que reuniese todas las condiciones de capacidad y comodidad, necesarios e indispensables para el gran número de viajeros que frecuentan la estación.

Al propio tiempo ha querido la compañía que se dé a todo el edificio, un cierto carácter monumental, digno de la ciudad de Jerez.

El edificio principal será construido entre el puente, debajo del cual pasa el camino y la cochera actual de las locomotoras.

Su longitud total es de 103 metros y su latitud de 10 metros de luz entre los muros de las fachadas por la parte entre los pabellones (sic). La distribución interior está designada por el plano número 1 del piso bajo donde se halla indicado el servicio de cada pieza. El arquitecto ha tenido en cuenta al hacer esta distribución los buenos consejos que se ha servido darle el Sr. Ingeniero en Jefe de la división, resultando así, que todos los servicios serán fáciles, y las salas de espera tendrán una extensión más que suficiente.

Los pabellones tanto el del centro como los de las extremidades, serán sobremontados (sic) de un primer piso. El pabellón de la izquierda en el que se colocará el café y restaurante, se construirá sobre unas cuevas en las cuales podrán ponerse las cocinas.

El piso bajo comprende el buffet y sus dependencias, y el piso principal está subdividido de tal manera que no solamente el repostero encontrará un departamento cómodo para él y sus dependientes sino que quedará además un buen número de habitaciones destinadas a alojar a los jefes de servicio de la explotación, cuando estos se hallan obligados a hacer estancia en Jerez.

El primer piso del pabellón del centro, contiene el departamento del Jefe de Estación y tres piezas destinadas al Director de la explotación, para cuando este jefe necesite detenerse en Jerez y una pieza para el Inspector especialmente agregado a la dirección.

Por último el pabellón de la derecha en cuyo piso bajo, se encuentra el servicio de las mensajerías a gran velocidad, contendrá en el primer piso un departamento para el subjefe de estación y otro departamento para otro empleado. (...)

La compañía abraza la creencia de que este proyecto que deja bien atrás la antigua estación del Camino de Jerez al Trocadero, no sólo satisfará los deseos de la población de Jerez, sino que va aún más allá de ello: así mismo no sólo han querido dar a todo el edificio las proporciones necesarias a los diversos servicios que tendrá que prestar, sino que todavía ha querido que costara lo que costase, conservase esta estación un carácter que estuviese en consonancia con la importancia de la ciudad de Jerez”².

Sobre la realización de este edificio, algunos investigadores afirman en base a antiguos grabados de la época, que fue construido según el plano de Beau durante la segunda mitad de la década de los sesenta. Sin embargo, Inmaculada Aguilar dice que esta construcción se realizó hacia el año 1877³. Estos datos creemos que pueden matizarse, si se tiene en cuenta una fotografía⁴ de primeros del siglo XX, denominada “estación de Jerez”, y cuya

2. Memoria explicativa del proyecto para edificio de viajeros para Jerez de la Frontera. 1863.A_185_026. AHF. FFE.

3. Aguilar Civera, I. (2005) p. 72

4. Fotografía publicada en el informe histórico de la memoria del proyecto para adaptación de una nave en la estación de ferrocarril de Jerez de la Frontera para imprenta municipal.

construcción corresponde exactamente con el plano que realizara Beau de 1863, aunque en la imagen aparece edificada sólo una parte del edificio. Parece que solamente se llegó a construir el cuerpo central de doble planta (parte última concluida en 1904), una de sus ala de planta baja, y el respectivo pabellón en el extremo, también de dos alturas. Resulta entonces una construcción asimétrica en su composición y de poco más de la mitad de longitud, unos 60 metros de los 103 metros que en principio se proyectaron.

Esto explica el siguiente párrafo, correspondiente a la memoria del anteproyecto, que a continuación se transcribe literalmente, en el que se hace referencia a este edificio. En él se alude también a la presencia de añadidos provisionales que causaban un grave perjuicio a la estética del conjunto.

“Es el edificio de viajeros de dimensiones muy reducidas y de construcción antigua y deficiente, están muy mal instaladas las dependencias del servicio de viajeros, y como aún así no caben las del servicio de explotación de la estación, el lado del edificio, lado Cádiz, hay una barraca de fábrica en mal estado y de feo aspecto, establecida seguramente con carácter provisional durante las obras, en la cual está establecida la fondacantina y dependencias de la explotación”⁵.

Teniendo en cuenta el tiempo transcurrido, de casi tres décadas, desde la reforma que realizara Agustín S. de Jubera en 1901, hasta el año 1927, fecha del anteproyecto de Francisco Castellón, pudo este edificio deteriorarse lo bastante como para ser objeto de posteriores reformas y ampliaciones durante estos años por medio de obras de fábrica añadidas que nada tuvieran que ver con el aspecto original que tuvo en un principio⁶.

“Construcción asimétrica parte y no más de un proyecto mayor comenzado hace medio siglo⁷; el pabellón más reciente quiere ser, sin lograrlo, el cuerpo central del edificio. Hall insuficiente donde se amontonan todos los servicios del público, despacho de billetes y facturación de equipajes, las colas de los primeros obturan el paso de los últimos y cierran el camino a los andenes. Salas "algo hay que llamarlas" de espera, sin comodidad ni decoro, cuya construcción por medio de mamparas parece haber buscado su inspiración en el clásico colmado andaluz. Explanada viaria de manifiesta estrechez. Restaurante, lampistería, viviendas, etc., en un cobertizo contiguo, armado probablemente sobre aprovechamientos y refritos de elementos usados en las obras de fábrica primitivas”⁸.

Este último proyecto de reforma de 1901 es el resultado de las distintas propuestas elaboradas durante la última década del siglo XIX, consistiendo

Departamento de Conservación del Patrimonio. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera 2008.

5. Memoria anteproyecto del ferrocarril de Jerez al Almargen. Año 1927. AGA, Signatura 10929

6. Parece más verosímil la hipótesis de una construcción reducida o parcial sobre el proyecto de 1863 de Beau, que la otra hipótesis sobre la mutilación posterior del edificio en casi la mitad de su longitud como sugiere el informe histórico del proyecto del Ayuntamiento de Jerez (2008), si tenemos en cuenta que los grabados de esa época pertenecientes a la una guía del viajero de 1964, no son más que una copia del plano, y era prácticamente imposible que desde la fecha del plano hasta su terminación hubiera transcurrido menos de un año.

7. Si tenemos en cuenta que este artículo está escrito en junio de 1927 y dice que se inicio la construcción del edificio hace medio siglo, la fecha de construcción coincidiría con la fecha que señala Aguilar Civera, concretamente en el año 1877.

8. Anexo de J.V.S. (1901-1927) p. 871 “Las estaciones de Jerez” p. 81 (En referencia al edificio de viajeros existente a primeros del siglo XX).

en una reforma y ampliación que coincidirían en el tiempo con la construcción de los edificios de viajeros definitivos para las estaciones de Sevilla San Bernardo y Cádiz.

Por las memorias de la Compañía de Andaluces del ejercicio correspondiente al año 1902 sabemos que se estaban llevando a cabo las obras en el pabellón central del edificio de viajeros de la estación de Jerez en ese año. En el año 1904 dicho pabellón central estaba terminado, y en 1905 la compañía proseguía las obras del edificio de viajeros y la construcción de una nueva marquesina, faltando poco para su conclusión definitiva. Aunque a partir de 1906, la nueva estación quedará abierta a la explotación, sin embargo no será hasta 1908 cuando se den por concluidas las obras complementarias.

El actual edificio de viajeros de la estación de Jerez de la Frontera

El actual edificio de viajeros debió concluirse hacia el año 1932, y corresponde a los planos que se incluían en el Proyecto de Ferrocarril de Jerez a Almargen (Estación Empalme en Jerez de la Frontera, de diciembre de 1928). El proyecto de este edificio se le atribuye⁹ al célebre arquitecto Aníbal González, que lo tendría que haber realizado entre los años 1928-1929, porque su fallecimiento ocurrió en mayo de este último año. Son muchas las piezas que no encajan a la hora de atribuir la autoría de este edificio al arquitecto sevillano.

Se tratarán de exponer en las siguientes líneas algunas de las cuestiones que permiten pensar que tanto el autor de este edificio como la fecha de su construcción, no coinciden con las opiniones que ven en él la traza de Aníbal González.

En primer lugar comenzaremos indicando que resultó muy extraño que en la lectura de memorias del Consejo de Administración de la Compañía de Andaluces, desde la fecha de su creación como compañía ferroviaria hasta el año 1936, fecha en que deja de existir, no se encontrara mención alguna a esta última construcción del edificio de Jerez. Más extraño aún resulta pensar que si el proyecto hubiese sido obra de tan importante arquitecto, este hecho no quedara reflejado en dichas memorias. Sin embargo, no aparecen referencias en los años donde según todas las informaciones se inició

9. Gonzalo Garcival lo relaciona con Aníbal González (Garcival 2000:11), y expone también que dentro del Plan de Modernización y Equipamiento de Estaciones) llevado a cabo por RENFE y a raíz de la restauración efectuada por el arquitecto Miguel Ángel Guerrero, éste afirma que el prestigioso arquitecto Aníbal González, autor también de la conocida Plaza de España de Sevilla, diseñó el edificio como un palacete neorrenacentista andaluz.

Inmaculada Aguilar también relaciona en otro artículo (Aguilar 2005:72) a Aníbal González como autor de este edificio y la fecha de 1929 como la de su inauguración, coincidiendo con la Exposición Iberoamericana de Sevilla, para lo que se basa en la cita de Pérez Escolano (1973:95), sin embargo en esta cita parece más probable que el autor, que hace alusión al proyecto de la estación de Jerez de la Frontera en el año 1928, al añadir a su lado un signo de interrogación, manifiesta cierta duda, no sólo en la fecha, sino también en la autoría del proyecto.

También en el proyecto de adaptación de nave para imprenta municipal en la estación de Jerez, elaborado por el área de Protección del Patrimonio del Ayuntamiento, con fecha 12 de diciembre de 2008, y en el apartado correspondiente al informe histórico se hace referencia a la figura de Aníbal González como autor del edificio definitivo.

la construcción, es decir entre los años 1928, 1929 o 1930, porque este proyecto no sólo se asoció a la figura de Aníbal González, sino que como hemos indicado, se vinculó también con la inauguración de la Exposición Iberoamericana de Sevilla en el año 1929¹⁰.

Parece, por lo tanto, poco verosímil, si se tiene en cuenta que en estas memorias las compañías hacían alusión a cualquier obra realizada en sus estaciones, por muy poca entidad que ésta hubiera tenido. La única explicación posible a esta omisión es, que esta obra no hubiera sido realizada por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. La hipótesis comienza a cobrar fuerza cuando conocemos que las obras de la nueva estación fueron realizadas y costeadas de forma compartida entre la Compañía de Andaluces y la Caja Ferroviaria del Estado, a través de la financiación del proyecto de Ferrocarril de Jerez-Almargen. De hecho, los planos del edificio de viajeros de este proyecto se corresponden fielmente con el edificio que existe en la actualidad.

Además, no se ha encontrado ningún documento original por el que se pueda afirmar que fue Aníbal González el autor de dicho proyecto, incluido el archivo histórico de FIDAS, donde se ha recopilado la mayor parte de su obra. En el sentido contrario, sí que se ha encontrado el plano correspondiente al edificio construido, y como hemos dicho anteriormente pertenece al anteproyecto del ferrocarril de Jerez a Almargen. (De esta línea ferroviaria de Jerez-Almargen sólo se llegaron a construir unos pocos kilómetros, además del nuevo edificio de viajeros).

El proyecto del ferrocarril de Jerez de la Frontera a Almargen se enmarcaba dentro del Plan de Ferrocarriles de carácter urgente, a construir por el Estado. En el mismo, se establecía una estación para la nueva línea, inmediata a la de viajeros que la Compañía de Andaluces tenía en esta ciudad. Sin embargo, el ingeniero encargado por el Estado para el estudio del proyecto consideró que no era una buena solución construir otra estación independiente, porque entre otras cosas suponía una perturbación para el servicio en general y un perjuicio para el público.

Preocupado el Ayuntamiento y las Cámaras de la ciudad de Jerez de la Frontera por el problema de la estación en común, y teniendo en cuenta que las instalaciones ferroviarias que poseía la Compañía de Andaluces eran insuficientes para el tráfico local, decidieron encargar otro estudio capaz de aportar una solución que sirviese de punto de partida a las negociaciones entre el Estado y la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces. Como consecuencia, presentaron al Ministro de Fomento el anteproyecto elaborado por el Ingeniero de Caminos Francisco Castellón Ortega, que tramitado a la Administración, fue informado por la Compañía de Andaluces, y recogido en la Real Orden de fecha 16 de enero de 1928¹¹.

En la Real Orden se establece como prescripción la estación común en Jerez de la Frontera, encargando a la 4ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles la redacción del proyecto, en base al anteproyecto mencionado, y correspondiendo al Ingeniero Encargado la redacción del mismo.

10. Puede que la asociación de este edificio con Aníbal González se debiera a que su proyecto fue aprobado en una fecha próxima a la celebración de la Exposición Iberoamericana de 1929, y lógicamente a la escuela surgida alrededor de Aníbal González y el historicismo regionalista andaluz..

11. Memoria del proyecto del ferrocarril de Jerez-Almargen. Estación empalme en Jerez de la Frontera. 1928. AHF FFE.

El anteproyecto para el ferrocarril de Jerez-Almargen elaborado por el ingeniero Castellón en 1927: justificación de una nueva estación en Jerez de la Frontera

El anteproyecto sobre el ferrocarril de Jerez a Almargen fue elaborado por el Sr. Castellón en julio de 1927, y partía sobre la hipótesis planteada, que proyectaba enlazar dicho ferrocarril con la línea de Sevilla a Cádiz de la Compañía de Andaluces, a unos cinco kilómetros de Jerez en dirección a Sevilla, estableciendo una pequeña estación de enlace en dicho punto.

El ingeniero Sr. Castellón advertía en este informe del anteproyecto de los graves inconvenientes que tenía esta solución. Se prestaría, a su juicio, un servicio muy deficiente con grandes perjuicios para el público. Exponía de forma detallada todos y cada uno de estos inconvenientes, muchos de ellos derivados directamente de las insuficientes instalaciones que existían. Razonaba también que una solución de este tipo tendría además la obligación de estipular una parada en la nueva estación de empalme a los trenes de la línea Sevilla-Cádiz, en un punto muy próximo relativamente a Jerez, teniendo que modificar los itinerarios de los trenes de la Compañía de Andaluces. Además esta parada, que no podría ser de pocos minutos, porque no sólo se trataría del transbordo de viajeros, sino que también habría que transbordar los equipajes facturados y mercancías de Gran Velocidad, con la correspondiente entrega de una a otra compañía ferroviaria. Todo esto generaría esperas excesivamente largas para los viajeros y muchos problemas técnicos para las compañías, motivo por el cual se descartaba esta solución de la estación de empalme.

La segunda solución proponía la continuación de los trenes de Almargen hasta la estación de Jerez, con ella se evitaban todos los inconvenientes ya enumerados, aunque existieran otros en relación con la falta de instalaciones que la estación de Jerez tenía para albergar este nuevo volumen de tráfico. Expone seguidamente el Sr. Castellón que la línea de Sevilla a Cádiz dispone en ese momento de vía única y que el tráfico es tan importante que en algunas épocas se puede considerar que la línea está muy próxima a su máxima capacidad para una sola vía. Por lo que se hacía necesario el establecimiento de una doble vía, sobre todo en el trayecto de Utrera a Jerez con el objeto de aumentar la capacidad de su tráfico y disminuir los tiempos de recorrido. A esto había que sumarle las deficiencias que presenta la estación de Jerez para asumir el servicio de una nueva línea.

Por lo tanto, este anteproyecto primeramente desecha la idea de la construcción de una estación de empalme a cinco kilómetros de Jerez, y después se decanta por la solución de construir una vía directa de la nueva línea hasta Jerez, ampliando las instalaciones de la estación para acoger el nuevo tráfico. La línea debía de trazarse de forma paralela a la de Sevilla-Cádiz en los cinco kilómetros aproximadamente que separarían la proyectada estación de empalme y la de Jerez, por tratarse de la distancia más corta, evitándose así importantes expropiaciones en una zona rica de prados cercanos al pantano de Guadalcaín. Se construiría esta vía ensanchando la explanación de la línea de Sevilla a Cádiz, no siendo necesarias apenas expropiaciones, y haciendo posible la doble vía tan conveniente para este trayecto. De este modo las obras de fábrica en este tramo serían escasas y de poca envergadura.

Fig. 3. Ilustración 51. Edificio de viajeros de Jerez de la Frontera. Anteproyecto de Ferrocarril de Jerez a Almargen. Estación Empalme. 1927. Fuente: Sáiz de Bustamante (1928) p. 85

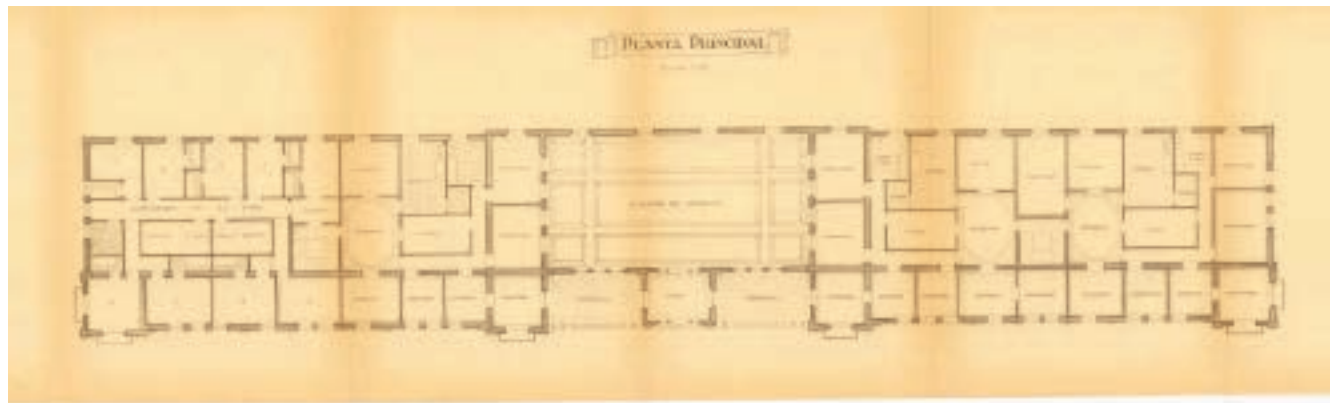
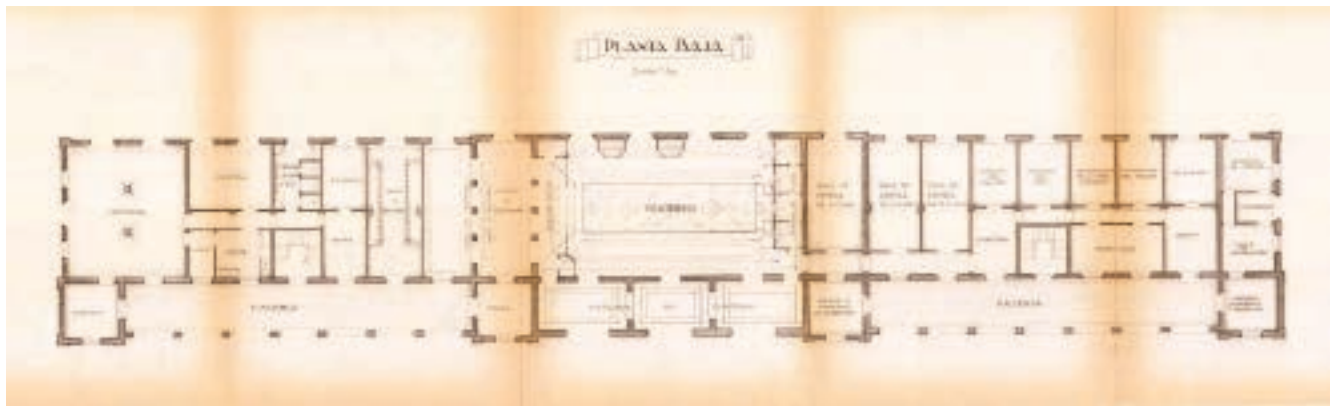


Fig. 4. Planta baja y principal del edificio viajeros de Jerez de la Frontera. Proyecto de Ferrocarril de Jerez a Almargen. 1928. Fuente: A-0074-001-002-AHE FFE

El informe de este anteproyecto se refiere a la ampliación de la estación de viajeros que habría que realizar en Jerez, quedando ésta compuesta por siete vías con tres andenes. Este número de vías era suficiente para el cruzamiento de trenes de Sevilla, estacionamiento de trenes del ramal de Sanlúcar y Bonanza, y tres vías para la formación de trenes de Almargen en llegada y salida. Los andenes proyectados tienen una longitud de 200 metros, suficientes para la composición de trenes de viajeros. Para el servicio entre andenes se establece un paso inferior indispensable en una estación de empalme, y se sustituyen las actuales y deficientes marquesinas de mariposa por una marquesina central de 37 metros de luz, con una altura de 11,60 metros y en la misma longitud que tiene edificio proyectado, es decir 90 metros.

Se hace referencia también a la necesidad de modificar el paso superior que cruza la carretera que une Jerez con Cortes, cuyo arco de fábrica de 7 metros de luz resulta insuficiente para el tráfico de este camino. Por lo que se hace necesario establecer un nuevo paso con un tablero de hormigón armado que permita una mayor altura sobre el camino, y que podría alcanzar hasta los cinco metros introduciendo alguna modificación en la rasante de la explanación del ferrocarril.

El edificio estaría compuesto de dos plantas, con un ancho de 14 metros y dividido en tres crujías: una la del lado del patio de viajeros, dedicada una parte a porche o galería cubierta, y las otras dos separadas por pilares armados, en lugar de muro de carga, por resultar esta solución más conveniente, económica y preferible en la explotación, además de posibilitar cualquier modificación posterior en la distribución. El centro del edificio está conformado por un amplio vestíbulo de 19 metros de longitud por 9 de ancho, con la altura de las dos plantas, en el que se establecen cuatro taquillas para billetes y un despacho de facturación de equipajes. En el vestíbulo se abren cinco grandes puertas que lo comunican con el porche. A un lado y otro del vestíbulo se encuentran el resto de dependencias de la estación, incluyendo la fonda con su cantina y comedor. En la parte alta se ubican las viviendas para tres agentes, y ocho habitaciones para huéspedes de la fonda.

Después se describen las instalaciones relacionadas con las mercancías, que al tratarse de una estación independiente, aborda una interesante reurbanización del espacio ocupado por el ferrocarril y propone un intercambio de terrenos con el Ayuntamiento y su correspondiente urbanización en la forma en que se indicaba en los planos adjuntos. Se pretendía de este modo un mejor acceso de la ciudad a la estación de viajeros a través del establecimiento de una calle de 25 metros de ancho en la prolongación de la Alameda de las Angustias y calle Cánovas del Castillo.

Estima el informe que el presupuesto de estas obras se elevaría aproximadamente a unas 5.300.000 pesetas, y se propone un reparto equitativo de los costes de las mismas de forma proporcional por parte de la línea de Almargen, y otra parte que correspondería a la Caja Ferroviaria de las obras de primer establecimiento, de la Compañía de Andaluces, con arreglo al Plan de 1927. En este presupuesto no se tienen en cuenta la adquisición de los terrenos, porque la superficie que ocupaba la estación de mercancías de la Compañía de Andaluces que pasa a constituir calles y manzanas urbanizables de la ciudad, es aproximadamente igual a la estación de mercancías nueva y el terreno necesario hasta la estación de empalme. Se considera que aquellos terrenos sobrantes tienen un valor equivalente a la nueva estación y enlace.

Ante el contenido del anteproyecto presentado en 1927 por el ingeniero Sr. Castellón informó la Compañía de los ferrocarriles en los siguientes términos:

“Estudiado este anteproyecto debo manifestarle a V.S. que no encontramos ninguna objeción que hacer al mismo en la parte correspondiente a la gran velocidad y viajeros, no ocurriendo lo mismo en la destinada a mercancías, ya que la estación que se proyecta es menor que la que necesitamos actualmente para desarrollar el tráfico de la línea de Sevilla

Fig. 5. Ilustración 51. Plano de situación de la nueva estación de viajeros de Jerez de la Frontera. Anteproyecto de Ferrocarril de Jerez a Almargen. Estación Empalme. 1927. Fuente: Sáiz de Bustamante (1928) p. 83



a Cádiz en las debidas condiciones, por lo que me permito remitirle un croquis con las modificaciones que juzgo necesarias se tengan en cuenta al redactar el proyecto definitivo”¹².

El proyecto del ferrocarril de Jerez-Almargen. Estación de Empalme de Jerez (1928).

En la memoria del proyecto del ferrocarril Jerez-Almargen del año 1928, elaborado por el Ingeniero Encargado Leonardo Nieva, se indicaba la descripción de las modificaciones que debían realizarse al anteproyecto presentado por el Ayuntamiento en 1927, en virtud de un estudio más detenido y teniendo en cuenta las observaciones hechas por la Compañía de Andaluces.

Se afirmaba que no se había modificado sensiblemente el anteproyecto del Sr. Castellón en la parte correspondiente a la estación de viajeros, habiéndose redactado con todo detalle el proyecto, previa toma de datos en el terreno y estudiando constructivamente los edificios.

“El edificio de viajeros tiene 90 metros de longitud y se presentan detalles minuciosos en los planos unidos a este proyecto; tanto su estilo arquitectónico como la distribución interior coinciden con el anteproyecto del ingeniero Sr. Castellón, estilo y distribución aprobados en la citada Real Orden por lo que omitimos las descripciones correspondientes”.

En otro apartado del proyecto se refiere a la estación de viajeros diciendo:

“Nada nuevo podemos señalar a lo expresado en anteproyecto del Sr. Castellón. El plano es una reproducción exacta de su proposición y nos limitamos a exponer algunos detalles. La construcción en general será de ladrillo con decoración de cerámica policromada, sustentada toda ella en un zócalo de sillería, y presentando el aspecto que sus fachadas tienen en los planos.

12. Memoria del proyecto de Ferrocarril de Jerez-Almargen. Estación de Empalme en Jerez de la Frontera. Año 1928. p. 3. AHF FFE.

En estas construcciones, consideramos muy difícil determinar la parte de presupuesto que debe corresponder a la decoración, y para que la Administración y el contratista no puedan explotar ese concepto, hemos introducido en el Pliego de Condiciones el artículo 58 que regula el pago por ese concepto, en el que se supone se debe invertir la cantidad de 80.000 pesetas que figura en el presupuesto parcial.

Como en el derribo del actual edificio pudieran presentarse materiales de valor y utilizables, aunque su cuantía no pueda tenerse en cuenta para la formación del presupuesto, se establece una nota en el cuadro de precios para abonar al contratista las unidades de obra que con esos materiales realiza”.

El presupuesto de la estación alcanza la cifra de 717.482,16 pesetas, y el presupuesto de la marquesina que asciende a 517.237,43 pesetas, de las que más de 432.000 pesetas corresponden a la parte metálica.

La Real Orden de 16 de enero de 1928, en cuanto a la repartición del presupuesto, prescribía que éste había que clasificarlo en tres conceptos:

- Obras que tienen por objeto sustituir las edificaciones e instalaciones que existen actualmente y que figuran con una cantidad determinada en la cuenta de primer establecimiento de la Compañía de Andaluces.
- Obras de ampliación y mejora de las instalaciones actuales que serían necesarias aunque no se construyese la línea de Jerez a Almargen, para colocar la estación de Jerez en condiciones de atender debidamente al tráfico y a su posible aumento en cierto número de años.
- Obras e instalaciones que son precisas, en su aumento sobre las anteriores para el enlace con el ferrocarril de Jerez a Almargen y atender al tráfico que la construcción de este ferrocarril producirá.

La estación de viajeros anterior tenía cuatro vías, y aunque era pequeña e insuficiente, la compañía no había emprendido la ampliación necesaria ante el gasto considerable que representaba la construcción de un nuevo edificio de viajeros. Algunas instalaciones estaban todavía de modo provisional en barracones, contruidos desde la fecha de inauguración de la línea.

Por los datos facilitados por la Compañía de Andaluces se podía evaluar en 550.000 pesetas el edificio de viajeros existente con sus anejos, y como el presupuesto total de la ampliación de instalaciones de viajeros ascendía a 1.850.162,86 pesetas. Los otros dos conceptos se obtendrían aplicando el 40% y 60% respectivamente a la cantidad restante, que en este caso era de 1.300.162,86 pesetas. Resultando las cantidades de 550.000 pesetas (por el valor del edificio existente); 520.065,14 pesetas (40% valor de la diferencia); y 780.097,73 pesetas (valor de la diferencia).

Como se especificaba más arriba, el primer concepto corría a cargo de la Caja Ferroviaria, el segundo concepto a cargo de la aportación de dicha Caja a la Compañía de Andaluces, y el tercer concepto lo asumiría la Caja Ferroviaria, como obras del nuevo ferrocarril de Jerez a Almargen.

Lógicamente, el anteproyecto primero y el proyecto después, no consistían solamente en un nuevo edificio de viajeros, era una amplia reforma que afectaba a las vías, muelles, servicios de tracción y estación de mercancías. La obra afectaba también a la reurbanización de algunas de las principales calles de acceso a la estación que hubieron de modificarse.

El proyecto definitivo para la estación de empalme del ferrocarril de Jerez a Almargen, fue firmado y presentado para su aprobación el día 10 de diciembre de 1928 por el Ingeniero encargado D. Leonardo Nieva.

El edificio de viajeros de estación de Jerez como ejemplo del historicismo regionalista andaluz¹³

El edificio combina un lenguaje historicista que alterna elementos renacentistas con otros mudéjares, además del empleo de materiales y decoración tradicional de la arquitectura popular andaluza.

Se manifiesta una preferencia por las formas del renacimiento español, sobre todo en su aspecto compositivo, incluyendo algunos detalles del más puro clasicismo italiano. La ornamentación se basa principalmente en la utilización de motivos mudéjares combinados perfectamente con otros propios de la arquitectura regional andaluza, estableciéndose de esta forma una simbiosis entre lo universal del lenguaje clásico y lo particular de la tradición local.

Es una composición en la que destaca la simetría de sus volúmenes y del ritmo de su fachada. El espacio interior se estructura a través de tres largas crujías dispuestas en paralelo, que responden a funciones claramente diferenciadas. La crujía exterior conforma un porche cubierto o galería que constituye la fachada principal de patio de carruajes, y las otras dos interiores se unifican en el espacio central del edificio, formando una nave diáfana de doble altura, o vestíbulo, que sirve perfectamente al programa funcional de la estación. Al edificio se le adosa en su fachada exterior de las vías una marquesina de estructura metálica que cubre la zona de los andenes.

La fachada principal está compuesta por un cuerpo central, que en su planta baja forma un pórtico de ingreso de tres grandes vanos con arcos de medio punto flanqueados por pilastras contra un fondo de ladrillo visto y azulejo. En la planta superior de este cuerpo central, los dos espacios correspondientes a los vanos laterales se hallan retranqueados, quedando el centro alineado con la fachada, lo que permite la formación de una torre cuadrada que se convierte en el eje visual y principal del edificio. En esta torre central se abre un vano a la fachada principal empleando un motivo paladiano, es decir un arco sostenido por columnas cuyos entablamentos son los dinteles de los vanos laterales del pórtico más estrechos, y sobre este hueco se dispone un paramento liso encalado que sirve para enmarcar el reloj principal de la estación.

A lo largo de la fachada se levantan cuatro torres más, dos de ellas se adosan a cada lado del cuerpo central y las otras dos se sitúan en los extremos del edificio. El espacio que separa las torres está recorrido por una arcada de medio punto en la planta baja y una serie de vanos con el mismo arco en la planta superior. Se observa en su parte inferior una escalinata a lo largo de toda la fachada principal por la que se salva el desnivel del edificio con respecto al suelo.

13. Cuadros Trujillo, F. (2009) "Regionalismo, historicismo y eclecticismo en las estaciones ferroviarias andaluzas: La estación de Jerez de la Frontera, la línea de Sevilla a Huelva y la estación de Linares de MZA" pp. 12-13. Comunicación presentada al V Congreso de Historia Ferroviaria. Palma de Mallorca 2009.



En el aspecto ornamental destaca sobre todo la utilización de elementos artesanales como la rejería, o la combinación de materiales como la piedra y el ladrillo, que junto al blanco de la cal y el reflejo de los azulejos, por la que se salva a través de la policromía un efecto de claroscuro que resalta aún más las formas del edificio. En la decoración de sus azulejos se incluye un aspecto iconográfico representado mediante alegorías o figuras mitológicas "mercurio" relacionadas con el tema del progreso y de la industria.

El hecho de que el estilo arquitectónico y los detalles ornamentales coincidan en gran parte con los rasgos más característicos de algunos de los edificios proyectados por Aníbal González a lo largo de sus últimos años, evidencia que el autor de este edificio se vio influenciado por las formas de esta corriente estilística, que tuvo su epicentro en la ciudad de Sevilla. La escuela creada por Aníbal González y la cercanía tanto física como cronológica con los proyectos que este arquitecto realizó para la Exposición Iberoamericana de 1929 resultan motivos suficientes para que Francisco Castellón optara por este estilo arquitectónico como ropaje para la nueva estación de ferrocarril de Jerez de la Frontera.

Tampoco creemos que fuese inaugurado en el año 1929, con motivo de la Exposición Universal de Sevilla, porque los documentos consultados apuntan como fecha de la conclusión hacia el año 1932.

Debemos tener presente que durante la época de Primo de Rivera, en la que se produjo un gran impulso en la realización de la Obra Pública favorecida por la ayuda del gobierno de la nación, y en el caso del ferrocarril con la llamada "Caja Ferroviaria", se llevaron a cabo una serie de construcciones o reformas en el conjunto de edificios ferroviarios. Este hecho favoreció precisamente el empleo de estilos como el historicismo regionalista, que tuvo un auge en las construcciones de esa época, y fue utilizado en otros edificios relacionados con el ferrocarril. Estas formas resultaban sin duda del agrado del general jerezano, hecho que pudo pesar también a la hora de elegir este

Fig. 6. Ilustración 52. Actual edificio de viajeros de la Estación de Jerez de la Frontera. Fuente: AHF. FFE

estilo arquitectónico en el nuevo edificio de la estación de Jerez, ciudad natal tanto de D. Francisco Castellón como del general Primo de Rivera. Casualmente pocos años después se realiza el proyecto del nuevo edificio de la estación de Zamora, atribuido al ingeniero D. Marcelino Enríquez, y cuya obra se concluyó, por diversos motivos, en junio de 1958. Este edificio de viajeros presenta ciertas similitudes con el de Jerez, sobre todo en cuanto a composición arquitectónica. En el caso de Zamora se utiliza un estilo neorrenacentista en su concepción, con una amplia arcada y torres distribuidas de forma simétrica a lo largo de su fachada. Parece una adaptación del modelo de edificio jerezano, (o viceversa), prescindiendo lógicamente de los elementos mudéjares y regionalistas andaluces, y rememorando un estilo puramente renacentista, en sintonía con la cercana ciudad de Salamanca, obteniendo como resultado otra variante historicista en la construcción de edificios de estaciones españolas en esta época. Podría pensarse que existió algún tipo de conexión entre estos dos proyectos, porque por entonces Francisco Castellón era Jefe de Vías y Obras de la Compañía del Norte, y se sabe que trabajó posteriormente en la provincia de Zamora, concretamente en la construcción del Viaducto Martín Gil, aunque este extremo queda como una mera hipótesis abierta a la investigación¹⁴.

La figura del ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. Francisco Castellón Ortega

Francisco Castellón Ortega nació en Jerez de la Frontera y falleció en Madrid el día 27 de marzo de 1948 a los 72 años de edad. Se tituló como ingeniero de Caminos y desempeñó gran parte de su trabajo dentro de la actividad ferroviaria.

Ocupó el cargo de Ingeniero Jefe de Vía y Obras en la Compañía de los ferrocarriles del Norte de España, en la que ingresó el 1 de abril de 1905 como subjefe de sección agregado hasta su baja en la misma el día 1 de abril de 1928. Ocuparía posteriormente el cargo de Director del Puerto de Cádiz, concretamente entre los meses de octubre de 1932 y agosto de 1933, y también durante el periodo comprendido desde septiembre a diciembre de este mismo año.

Fue ascendido de escala para ocupar una plaza de Ingeniero Jefe de primera clase del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, por la continuación como supernumerario de D. Rafael Benjumea y Buria, en marzo de 1934.

Vuelve nuevamente a la actividad ferroviaria a partir de 1934 hasta su jubilación, ya en el periodo RENFE. Durante este último periodo es nombrado Ingeniero Jefe de la 3ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles (Galicia).

14. La posible vinculación de estos dos proyectos nos abre una nueva vía de investigación, porque en ese caso estaríamos no ante un edificio aislado, sino ante un modelo de edificio que se habría adaptado al lenguaje historicista característico según el lugar donde fuese a construirse. En estos dos casos habrían hecho uso del historicismo regionalista andaluz en Jerez de la Frontera, y del estilo neorrenacentista salmantino con clara influencia del palacio de Monterrey en el caso de la estación de Zamora.

Entre las obras ferroviarias más importantes en la que ha intervenido Francisco Castellón Ortega a lo largo de su trayectoria laboral como ingeniero de caminos habría que destacar las siguientes:

- Participó como Ingeniero Jefe en la Inspección de las obras del viaducto Martín Gil, obra adjudicada el 25 de julio de 1934 a D. Max Jacobson y que se concluyó en el año 1942. En su construcción participaron junto a D. Francisco Castellón Ortega, como ingenieros colaboradores y asesores D. Alfonso Peña Boeuf, D. César Villalba Granda, y D. Antonio Salazar Martínez. Más tarde, y para poder desempeñar el cargo de Ministro de Obras Públicas D. Alfonso Peña, dejaba su lugar en este proyecto a D. Eduardo Torroja Miret¹⁵.
- Proyectos de nuevas estaciones de clasificación¹⁶, las primeras establecidas en la red de los ferrocarriles de Norte: Las Matas (Madrid), León, Valencia, Tarragona, Zaragoza, Moncada, etc.
- Sustitución de antiguos puentes de madera por otros modernos metálicos o de fábrica en número superior a 150, entre los que destacan un puente sobre el río Najerilla, llamado “Puente Montalo”, y los puentes sobre el río Bernesga en la línea de León a Gijón, además de otros de la línea de Palencia a La Coruña¹⁷.
- Autor del anteproyecto primero en 1927, que serviría como base para el proyecto definitivo en 1928 de la actual estación de Jerez de la Frontera como parte de la construcción de una estación común para el ferrocarril de Jerez de la Frontera a Almargen y línea de la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces de Sevilla-Cádiz y Jerez-Sanlúcar-Bonanza.

Francisco Castellón participó y redactó otros anteproyectos sobre construcciones ferroviarias, tanto en su etapa de Ingeniero Jefe de Vía y Obras en la Compañía Norte, como de Ingeniero Jefe de la 4ª Jefatura de Estudios y Construcciones de Ferrocarriles, algunos de los cuales se llevaron a cabo, y otros quedaron sin realizar.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR CIVERA, I. (2005): “Estaciones históricas de Andalucía” PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico n. 55 pp. 66-73 octubre 2005. Sevilla
- AGUILAR CIVERA, Inmaculada (1988): La estación de ferrocarril puerta de la ciudad. 2 volúmenes. Consejería de Cultura, Educación y Ciencia. Generalitat Valenciana

15. ROP: (1942) “Viaducto Martín Gil” 90, tomo I, (2730) pp. 500-510; (2731) pp. 531-541; (2732) pp. 579-589. Y ROP: (1943) “Viaducto Martín Gil” 91, tomo I, (2733) pp. 17-25; (2734) pp. 65-74

16. ROP (1925): “Estaciones de Clasificación de la Compañía del Norte” 73, tomo I (2421) pp. 43-44; (2422) pp. 57-61; (2423) 82-86.

17. ROP (1924): “Sustitución del puente metálico sobre el río Nora, en el kilómetro 143,811 de la línea de León a Gijón, por un arco de hormigón a masa” tomo I, (2398) pp. 48-49.

- CASTELLÓN ORTEGA, F. (1942) “Viaducto Martín Gil”. Revista de Obras Públicas 90, tomo I, (2730) pp. 500-510; (2731) pp. 531-541; (2732) pp. 579-589.
- CASTELLÓN ORTEGA, F. (1942) “Viaducto Martín Gil”. Revista de Obras Públicas 91, tomo I, (2733) pp. 17-25; (2734) pp. 65-74.
- CASTELLÓN ORTEGA, F. (1925) “Estaciones de clasificación de la Compañía del Norte”. Revista de Obras Públicas 73, tomo I, (2421) pp. 43-44; (2422) pp. 57-61; (2423) pp. 82-86.
- CASTELLÓN ORTEGA, F. (1924) “Sustitución del puente metálico sobre el río Nora, en el kilómetro 143,811 de la línea de León a Gijón, por un arco de hormigón a masa” Revista de Obras Públicas 72, tomo I, (2398) pp. 48-49.
- CUADROS TRUJILLO, F. (2010): Historia de la arquitectura del ferrocarril en Andalucía (1854-1992). Tesis doctoral. Departamento de Patrimonio Histórico. Universidad de Jaén. (Inédita)
- CUADROS TRUJILLO, F. (2009): “Los estilos arquitectónicos en las estaciones de ferrocarril andaluzas: historicismo, eclecticismo y regionalismo. Una aportación al patrimonio ferroviario” Patrimonio Cultural y Derecho. n.13. pp. 117-146.
- CUADROS TRUJILLO, F. y CUÉLLAR VILLAR, D. (2009): El segundo impulso ferroviario en Andalucía (1880-1940): documentos e historia. Cuadernos del Archivo Histórico n. 4. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Madrid.
- GARCIVAL, G. (2000): Estaciones de Ferrocarril. En la Colección Tesoros de España, n. 5. Espasa Calpe. Madrid.
- HERCE INÉS, José Antonio (1998): Apuntes sobre arquitectura industrial y ferroviaria en Castilla La Mancha 1850-1936. Colegio de arquitectos de Castilla La Mancha.
- LANDERO, María Antonia (1992): “La arquitectura de las estaciones, catedrales de paso”. Historia del ferrocarril en España 1843-1992. Revista del Ministerio de Obras Públicas y Transportes n° 400. Pp. 84-99.
- LÓPEZ GARCÍA, Mercedes (1984): Las Estaciones de ferrocarril en España: La Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA) una contribución al desarrollo de la arquitectura industrial en España. Madrid. Universidad Complutense de Madrid.
- MEEKS, Carroll L.V. (1995): The Railroad Station. An Architectural History (Originally published: Yale University Press, 1956). Dover Publications, Inc. New York.
- PÉREZ ESCOLANO, V. (1973): Aníbal González, arquitecto (1876-1929). Arte hispalense. Diputación Provincial de Sevilla.
- PROYECTO AYTO DE JEREZ DE LA FONTERA (2008): Adaptación de nave para imprenta municipal en la estación ferroviaria de Jerez de la Frontera. Departamento de Conservación del Patrimonio. Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, 2008.
- SÁIZ DE BUSTAMANTE, Amalio (1928) J.V.S. Memoria (1901-1927). Talleres Voluntad. Madrid.
- SOBRINO SIMAL, Julián (2008): “La arquitectura ferroviaria en Andalucía: Patrimonio Ferroviario y líneas de investigación”. En 150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía. Sevilla
- SUÁREZ GARMENDIA, J.M. (1986): Arquitectura y urbanismo en Sevilla durante el siglo XIX. Diputación Provincial de Sevilla.
- VILLAR MOVELLÁN, A. (2007): Introducción a la arquitectura regionalista. El modelo Sevillano. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Córdoba.